

LA NUOVA BR 50 MÄRKLIN

- Märklin art. 37810/37811/37813 -

II parte

CONFRONTO TRA BR 50²⁴⁴⁸ E LA NUOVA BR 50¹⁰¹³

9° CONFRONTO: IL BIELLISMO, I CEPPI DEI FRENI E I TUBI LANCIASABBIA

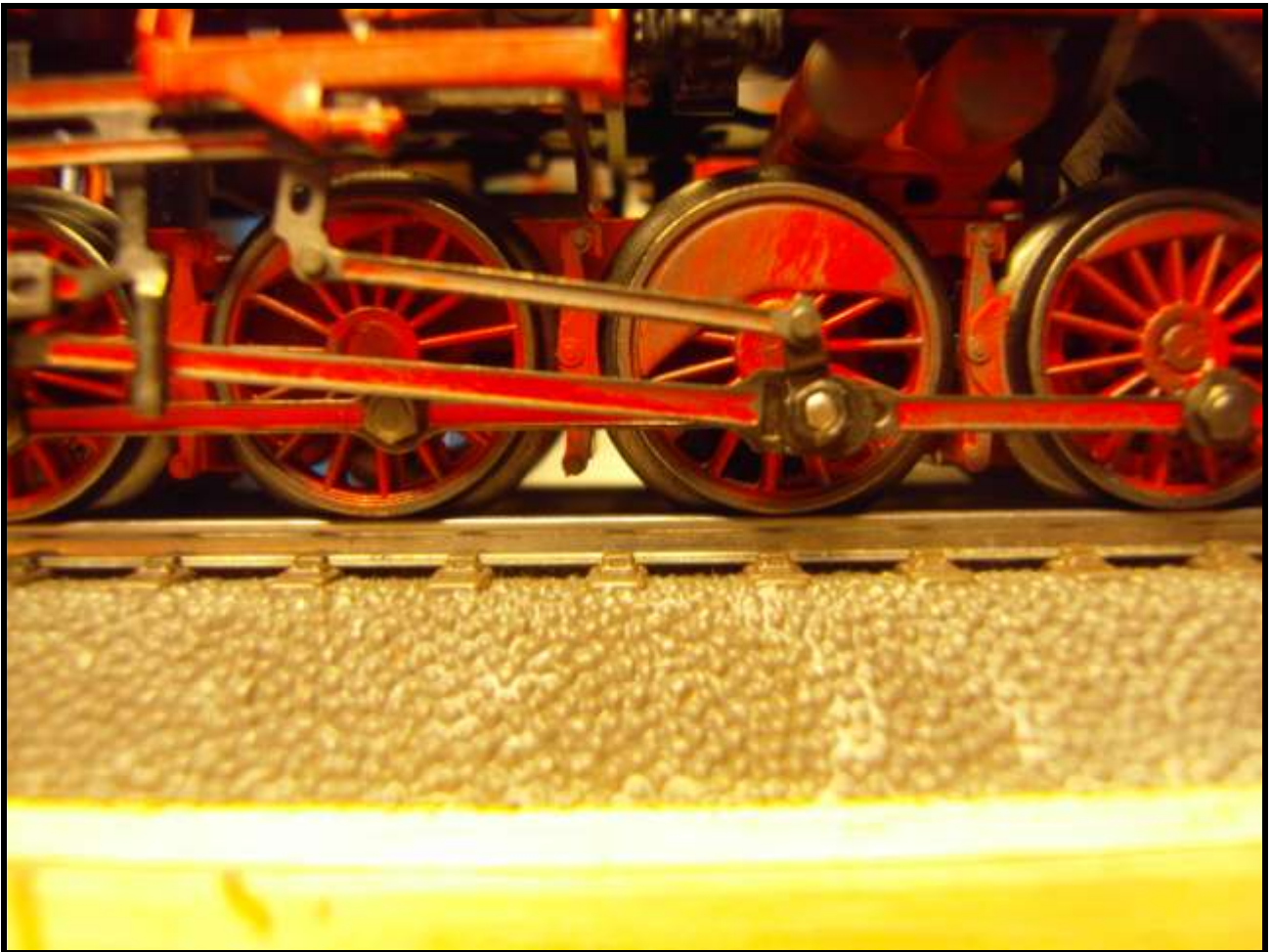


Foto n. 1: biellismo e ceppi dei freni della Br 50 2248 del 2001.

Il confronto tra vecchio e nuovo (**foto n. 1 e foto n. 2**) è impietoso tanti e tali sono i miglioramenti rispetto al passato. Tra l'altro spiccano:

- 1) le ruote ben verniciate con i centri e i bordini stampigliati (quelle delle vecchie Br 50 erano migliorate e verniciate da me).
- 2) Le bielle sono ora in scala e non sovradimensionate.
- 3) La nuova manovella è incapsulata come per i recenti modelli di Br 39 e senza il brutto dado in vista.

4) I ceppi dei freni sono più particolareggiati e proseguono con i tubi lanciasabbia.

Consultate anche nella III parte di questo Capitolo il paragrafo:

LA RIPRODUZIONE DELLE MANOVELLE CONTRAPPOSTE.

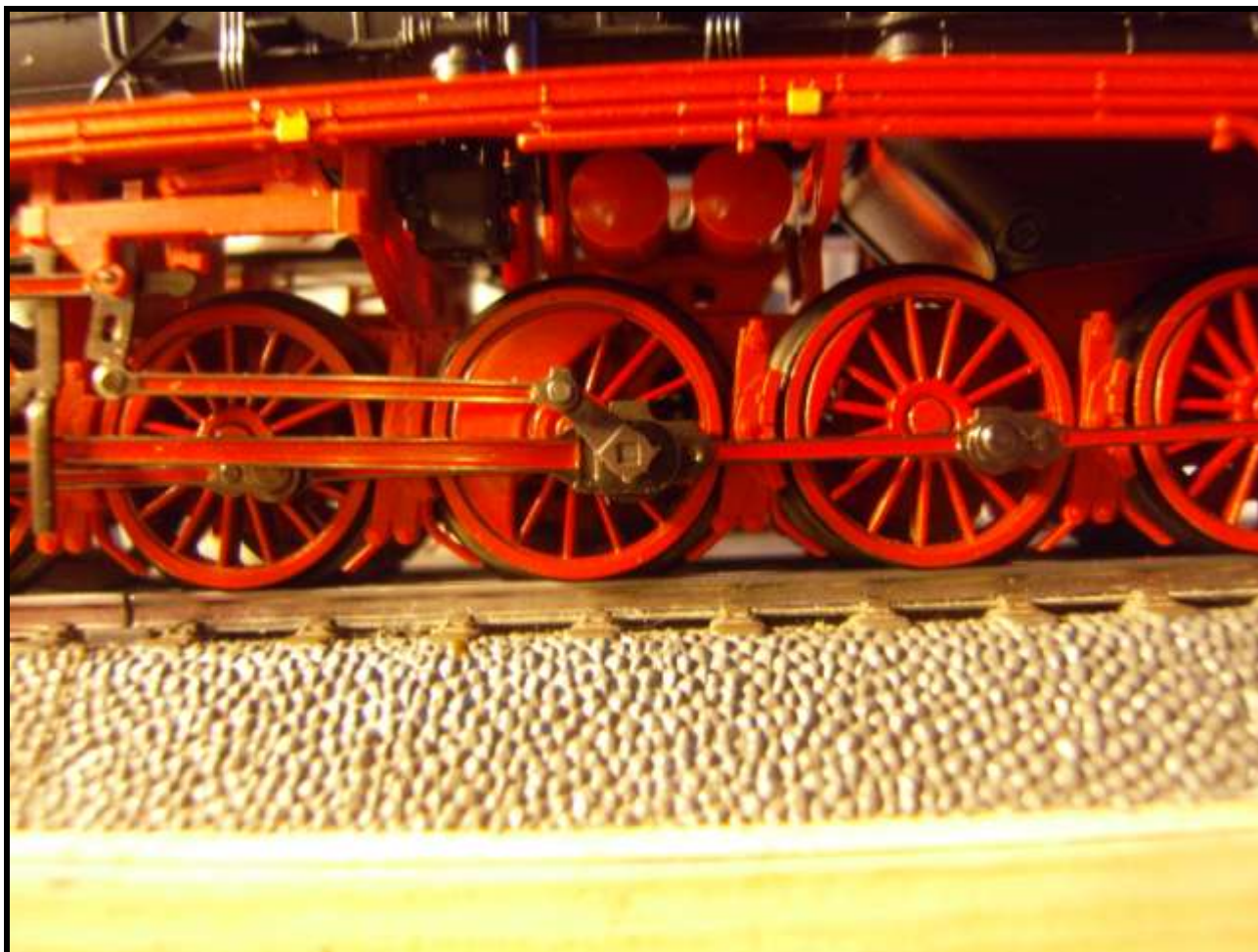


Foto n. 2: biellismo, ceppi dei freni e tubi lanciasabbia della Br 50 1013.

10° CONFRONTO: IL SOTTOCASSA, IL TELAIO REALISTICO E LE CERCHIATURE

Soprattutto questo confronto tra vecchio e nuovo (foto n. 3 e foto n. 4) è impietoso:

- 1) il vecchio telaio era articolato, il nuovo è correttamente in un solo pezzo.
- 2) Nel vecchio telaio ogni ruota (3 da una parte e 2 dall'altra) aveva un *ingranaggio dentato satellite*, per la verità invisibile, ma non si poteva certo fotografare dal basso un telaio del genere; mentre il telaio della nuova Br 50 1013 è pressoché perfetto.
- 3) Nelle vecchie Br 50, 44 ecc, non vi era traccia delle balestre, mancavano diversi particolari mentre nella **foto n. 3** si può notare che vi sono i due *Indusi* doppi di cui abbiamo già parlato nella I parte di questo Capitolo.

- 4) La posizione del motore fa sì che siano state spostate le quattro cerchiature dai primi assi dei due carri nelle vecchie Br 50, al 2° e all'ultimo (partendo dalla cabina) dei nuovi modelli.

La scelta è stata azzeccata: ne parlo in questa II parte al paragrafo:

12° CONFRONTO: PESO E LA FORZA DI TRAZIONE TRA LA BR 50 2448 E LA BR 50 1013



Foto n. 3: telaio articolato della Br 50 1301 del 2003.

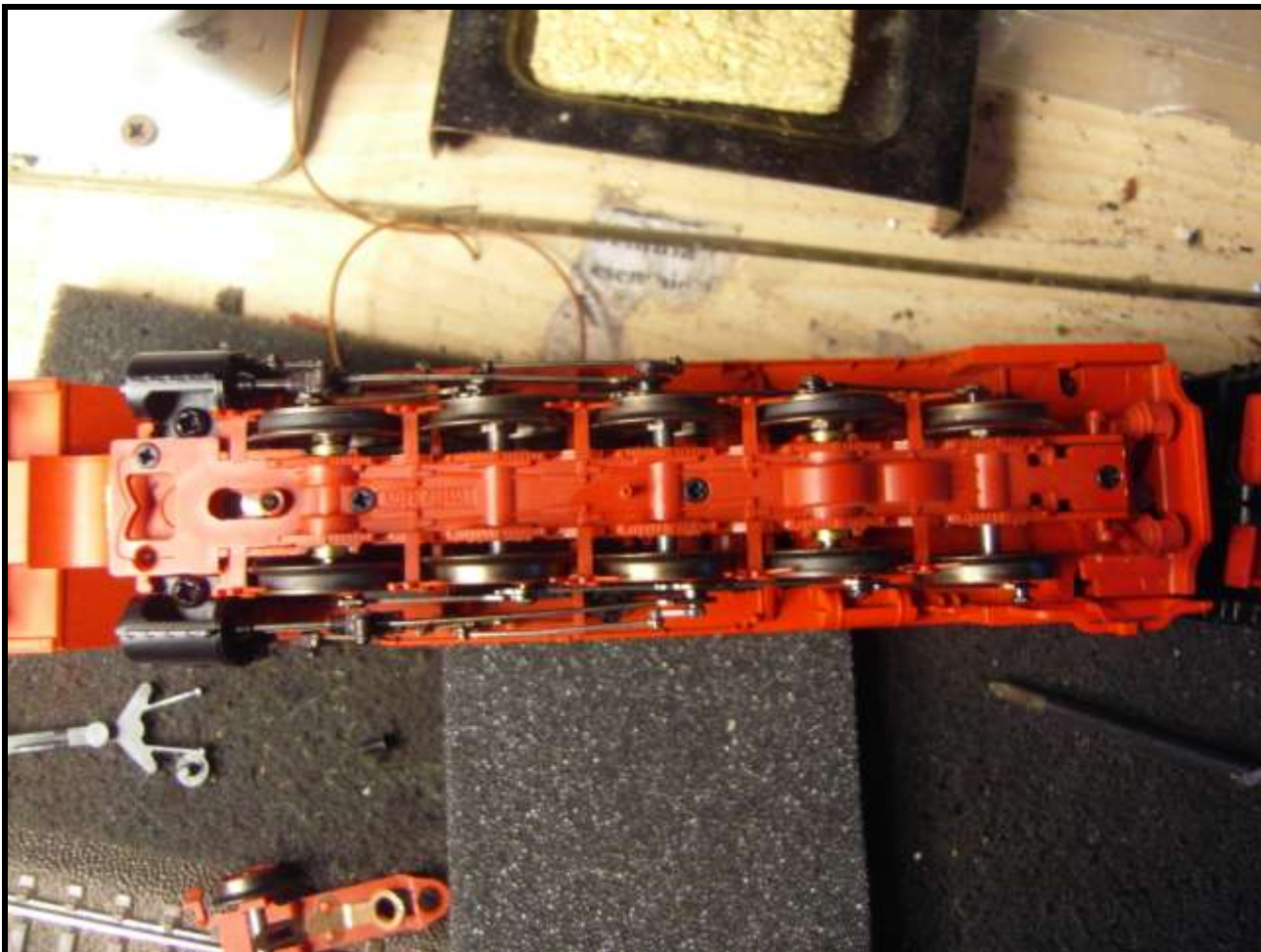


Foto n. 4: telaio ricco di particolari, e in un sol pezzo, della Br 50 1013.

11° CONFRONTO: LA ZONA DEI DUOMI, IL MIGLIORAMENTO DELLO STAMPO

Il confronto tra vecchio e nuovo (foto n. 5 e foto n. 6) dimostra che alla Märklin, anche se con una certa lentezza, le *critiche fanno bene* e vengono recepite. Dopo infatti circa 39 anni (!), meglio tardi che mai, è il caso di dirlo, i nuovi duomi NON presentano più il brutto taglio dello stampo, che nella foto n. 6 sono evidenti in una Br 50, ma che erano una costante nelle vaporiere 03, 44 (riandate anche alla foto n. 3 della I parte di questo Capitolo) e derivate. Il taglio era evidente per tutta la lunghezza della caldaia e divideva in due persino il comignolo. Naturalmente nelle nuove Br 38, 39, 41, 041, 042 già il difetto non esisteva più, mentre forse una lieve imperfezione (foto n. 7) si nota persino nel comignolo della “premiatissima” Br 03 1001 del 2010 (art. 37915, modello Insider) e preciso forse perché a volte persino i veri comignoli avevano un segno del genere(!) colto a Göppingen da Marco Palazzo nel 2007 (foto n. 8).

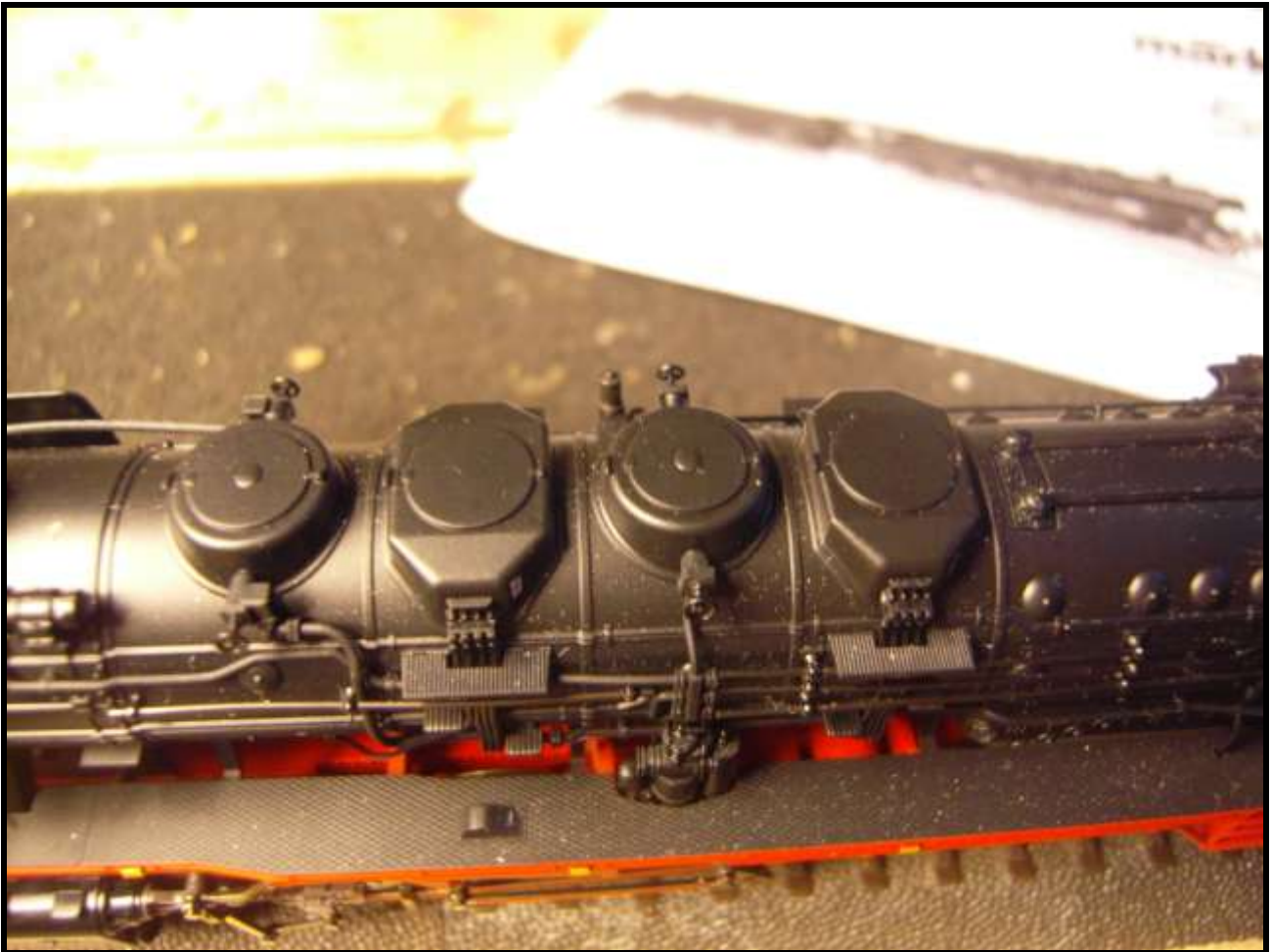


Foto n. 5: senza difetti la zona dei duomi della Br 50 1013.



Foto n. 6: evidenti i segni dello stampo nei duomi della Br 50 2448.



Foto n. 7: evidente segno dello stampo nel comignolo della Br 03 1001



Foto n. 8: evidente segno della giunzione della lamiera nel comignolo della Br 58 311, colta a Göppingen da Marco Palazzo nel 2007.

12° CONFRONTO: PESO E LA FORZA DI TRAZIONE TRA LA BR 50 2448 E LA BR 50 1013

A riprova che non è il peso in sé a determinare la forza di trazione vi propongo uno stringato riepilogo della grande tabella del mio **Capitolo 31°**. Ebbene la nostra nuova Br 50 1013, pur avendo un peso di ben 71 grammi inferiore alla Br 50 2448 del 2001, ha trainato ben 150 g, e cioè quasi il doppio, della sua precedente consorella con tender cabinato e addirittura il triplo della Br 50 1301 con parafumo Wagner!

Tabella tratta dal Capitolo 31°

182 (Taurus DB AG C-Sinus) cod. 16	Grammi 150 art. 39830
103 201 DB AG (Compact Sinus) cod. 31	Grammi 150 art. 39573
232 "Ludmilla" cod. 02 mfx	Grammi 150 art. 26551
189 Railion Logistics cod. 12 mfx	Grammi 150 art. 39890
Br 50 1013 cod. 50 mfx	Grammi 150 art. 37810
144 (Softdrive) cod. 44 mfx	Grammi 145 art. 39440

E 17 111 mfx	cod. 17	Grammi 84 art. 37061
Br 39 115 DRG	cod. 39 mfx	Grammi 82 art. 39392
120 serie (motore m. permanente) cod.14		Grammi 81 (elaborato)*
Br 18 473	cod. 48	Grammi 80 art. 29855
Re 460 proprietario Eros Pierini		Grammi 78 Delta
B3 50 2448	cod. 50	Grammi 76 art. 33840 (elaborato)*
Br 96 Mallet	cod. 39	Grammi 75 art. 37961
Br 03 1001 mfx	cod. 3	Grammi 75 art. 37915
Br 50 1301 (tender normale) cod. 31		Grammi 55 art. 37844



Foto n. 9: la Br 50 2448, elaborata digital, pesa 503 g.

Come oramai da tempo, le misurazioni del peso avvengono con una bilancia elettronica (foto n. 9 e n. 10).

La misurazione della **forza di trazione** viene, come già ampiamente specificato in passato, effettuata sul **MIO** banco dinamometrico, è da considerarsi quindi *empirica* e relativa al sistema adottato, anche se, è comprovato da testimoni attendibili quali il *nostro* amico Tito Myhre, risulta assolutamente precisa e riproducibile nel tempo; i momenti di queste prove con tre Br 50 nelle **foto n. 11, n. 12, n. 13 e n. 14**.



Foto n. 10: la Br 50 1013, originale mfx, pesa 432 g.



Foto n. 11: la Br 50 2448, inizia a slittare con un peso di oltre 76 g.



Foto n. 12: la Br 50 1013, riesce a tirare un peso di 150 g.



Foto n. 13: la Br 50 1301, può tirare un peso di ca 54 g.



Foto n. 14: la Br 50 1301, sul banco dinamometrico.

INSERIMENTO CON LA CS 2 E L'ICONA CHE SPARISCE (RECUPERABILE)

Dopo qualche secondo nella Central Station 2 **60214** (aggiornata nel settembre 2012) la Br 50 1013 si presenta, come di norma (consultate se volete il mio mega **Capitolo 40°**), ed è sufficiente toccare il simbolo mfx per farla apparire (**foto n. 15**). Ma attenzione, non appena proviamo a variare una qualunque impostazione (volume, ritardo di accelerazione o frenata ecc) l'icona SPARISCE. Nella fattispecie avevo variato *solo* la durata del fischio lungo, portandolo ad un massimo di 2/3 secondi e, come vedete dalla **foto n. 16**, al posto dell'icona già appaiono **???**, tre punti interrogativi.

Poiché da tempo volevo *sperimentare un sistema* per evitare di perdere un'icona che non possedevo, mi ero preparato: così, prima di variare un qualunque parametro, avevo registrato l'icona su una macchina inesistente, da essa l'immagine passava nell'elenco e si memorizzava e la potevo perciò recuperare per la mia nuova Br 50. Io ero pronto... ma l'icona era sbagliata! Come vedete bene dalla **foto n. 17** era adatta alla Br 50 1128 con parafumo Wagner, poco male... Naturalmente ho fotografato dal catalogo la mia Br 50 1013 e, con il procedimento

descritto nei **Capitoli 40 (11^a parte) e 51°**, ho preparato una nuova e corretta immagine. Il *sistema* per salvare le icone comunque funziona!



Foto n. 15: il simbolo mfx segnala la presenza di una nuova loco.



Foto n. 16: la Br 50 1013, la sua icona è già sparita.



Foto n. 17: la Br 50 1013, recupera l'icona perduta e memorizzata prima di effettuare variazioni sulla macchina.

Il mio sistema per memorizzare comunque un'icona può apparire, è vero, *macchinoso* e, secondo me, si potrebbe, una volta che ci si sia *sbagliati*, anche riportare la macchina ai valori di Fabbrica (reset) e così forse si può evitare di creare una sorta di *Avatar*. Prossimamente effettuerò anche questa prova e vi saprò riferire.

PRIME PROVE A VIBADEN CON TENDER RAVVICINATO (SU CURVE DEI DEVIATOI DA 30°)

Come vedete dalle **foto n. 18 sino alla n. 22**, il passaggio su curve per i deviatoi più stretti della gamma "C", nonostante l'avvicinamento del tender, non ha dato soverchi problemi, ma, come ho già detto nella I parte, non è possibile affrontare queste curve con i copristeli inseriti e debbo precisare: a marcia avanti, infatti a ritroso a volte, ciò dipende dai modelli, non avviene lo sviamento se si procede a bassa velocità.

Deviatoi affrontati: **24611, 24612, 24624**

Curve: **24230**



Foto n. 18: la Br 50 1013 con tender ravvicinato in prova a Vibaden.



Foto n. 19: la Br 50 1013 con tender ravvicinato in curva.



Foto n. 20: la Br 50 1013 con tender ravvicinato in prova a Vibaden.



Foto n. 21: la Br 50 1013 affronta dei deviatori da 30 °a Vibaden.



Foto n. 22: la Br 50 1013, con il tender ravvicinato, affronta una curva tipo R 2, art. 24230.

PRIME PROVE A VIBADEN CON TENDER RAVVICINATO (SU CURVE DEI DEVIATOI DA 12,1°)

Come vedete dalle [foto n. 23 e n. 24](#), il passaggio su curve per i deviatori slanciati da 12,1° della gamma “C”, l’avvicinamento del tender, non ha dato certo problemi, e, come ho già detto nella I parte, è possibile affrontare queste curve con i copristeli inseriti senza problemi, ma, se si potesse avvicinare il tender come nella realtà, non credo si potrebbe transitare nemmeno su curve quasi realistiche, come sono le [24912](#), conservando il rigido sistema di aggancio tra loco e tender proposto dalla Märklin.

Deviatoi affrontati: [24711, 24712](#)

Curve: [24912](#)



Foto n. 23: la Br 50 1013, tender ravvicinato, affronta una curva 24912.



Foto n. 24: la Br 50 1013, transita sui deviatori 24711/24712.

PRIME PROVE A VIBADEN CON TENDER RAVVICINATO (SU CURVE DEL CERCHIO R5)

Come vedete dalle **foto n. 25 e n. 26**, il passaggio su curve del raggio commerciale più grande R5, **24530**, (a parte le **24912**) non dà nessun problema e, grazie alle 4 cerchiature gommate, la macchina affronta con tranquillità anche l'imperfezione di una curva di questo ampio raggio, che dà problemi con le locomotive a vapore serie 01 (nuovo tipo) e 042 (nuovo tipo). Come ho già detto nella I parte, è possibile affrontare queste curve con i copristeli inseriti senza problemi.

PRIME PROVE A VIBADEN CON TENDER RAVVICINATO (SU CURVE DEL CERCHIO R4)

Come vedete dalle **foto n. 27 e n. 28**, il passaggio anche sulle curve del raggio R4 non ha dato alcun problema e, sempre grazie alle quattro cerchiature gommate, la macchina ha affrontato la dura salita dentro la galleria (ne ho parlato in tanti Capitoli, ma e soprattutto nella **II parte del 52°** al paragrafo: ***“PROVE FINALI A VIBADEN E LA SALITA DELLA SCHATTENBAHNHOF”***). Ha trainando 2 carri particolarmente appesantiti, con i colori verdi dei cantieri DB che uso per queste prove.



Foto n. 25: la Br 50 1013, tender ravvicinato, affronta una curva 24530.



Foto n. 26: la Br 50 1013, tender ravvicinato, affronta una curva 24530.



Foto n. 27: Br 50 1013, parte dal 1° binario per affrontare curve 24430.



Foto n. 28: Br 50 1013, ha superato una dura salita e le curve 24430.

PRIME PROVE A VIBADEN CON TENDER RAVVICINATO (ACCESSO AL DEPOSITO ED ALLA PIATTAFORMA)

Come vedete dalle **foto n. 29 e n. 30**, la vaporiera è andata dapprima sulla piattaforma per invertire la marcia, di poi a *scaricare le ceneri* e a fare *rifornimento d'acqua* sulle fosse di visita, senza soverchi problemi anche perché la zona del deposito ha solo curve e deviatori slanciati.

Durante queste operazioni, che si sono svolte ad una certa distanza dalla Central Station 2, la Br 50 1013 è stata presa in carico, tramite una *card* dalla periferica MS 2 della **foto n. 31**.



Foto n. 29: Br 50 1013, durante la giratura sulla piattaforma.



Foto n. 30: Br 50 1013, sulla fossa di visita a Vibaden.



Foto n. 31: tramite una card la Br 50 è stata manovrata comodamente sulla piattaforma girevole e sulla fossa di visita con una MS 2.

(fine II parte)

Gian Piero Cannata

